65,9(2Рос-4Мур)
Д56

Мурманское Губернское Экономическое Совещание

К. В. Доброхотов.

Природные богатства Мурманской губернии и ее экономические задачи.

1308865

МУРМАНСК.
...ская Советская Типография
1922 г

20/XII 87
18.II.87

18/II 88
12/05-88
2/2-91
3/12 95
24/90
10/04-96
15/0199
10/4 04
7/3 06
24/205
6/4-05
28.05.05

16.09.B
2/3-00
21.07. 08
27/7-06
24/9-06
07.02. 13
1/10-06
4/1206
23/12-06
14/8-07
12.03.07.

v/1 V-94 V-01 65.9(2Рос-4Мур)кр
А 56

Мурманское Губ. Эконом. Совещание.

К. В. ДОБРОХОТОВ.

Природные богатства Мурманской губернии и ее экономические задачи.

56091

1308865
Мурманская обл.
научная библиотека

МУРМАНСК.
Губернская Советская Типография
1922 г.

Мурманский окружной отдел профессионального образования
Мурманский музей

К. В. Доброхотов.

Константин Владимирович Доброхотов уже с гимназической скамьи обнаруживал недюжинные способности и интерес не только к изучению теории социальных наук и истории общественных движений, но и стремился к непосредственному активному участию в общественной жизни в постоянном согласии с твердыми убеждениями левого социалиста.

Особенно его интересовали экономические вопросы и с первых же дней пребывания на юридическом факультете Петроградского университета Константин Владимирович с целью практического изучения экономической основы трестов поступает на службу в „Продамет".

Октябрьская революция, сразу же воспринятая им и увлекая его, выдвигает т. Доброхотова на ответственную экономическую работу, в качестве председателя металлической секции Совнархоза.

Отдавая много сил сложному хозяйственному строительству, Константин Владимирович не оставляет, однако, ночных занятий по завершению высшего образования.

В то же время наиболее важные для укрепления Республики хозяйственные вопросы не проходят без участия т Доброхотова, хотя и не вмещаются в узкие рамки металло-промышленности: создание единого Петроградско-Мурманского района, практическое осуществление иностранных концессий среди северных лесов и подход к ним с юридическо-экономической стороны и т д и т д.

К концу 1 20 г. Константин Владимирович по делам Совнархоза сталкивается с северными научно-промышленными экспедициями: север его увлекает и с этого момента он всецело отдается идее оживления Мурманского края.

Начав работать под опытным руководством Н. И. Прохорова, Константин Владимирович вскоре становится душой Мурманской экспедиции: хороший организатор берет на себя всю организационную работу по экспедиции, долгими настояниями первый убеждает Петроградский и Московский центры обратить внимание на Мурман с его широкими перспективами и на необходимость его обследования и оживления, с трудом добывает средства для экспедиции, сам об ездает, (а больше обходит) Тулому, Терский и Мурманский берега для составления экономической характеристики края, обосновывает отложение Мурмана от Архангельска, доказав целостность Петроградско-Мурманского района, связывается с Мургубзем-управлением, давая ему ценные практические указания и т. д. и т. д.

1922-1923 год, по мнению Константина Владимировича, должен был быть переломом от знакомства и обследования разных экспедиций к практической работе на основе добытых ими материалов. Волнуясь в предвидении близости этого перелома, он осенью настоящего года больной воспалением легких поехал из Петрограда в Мурманск, не смотря на советы близких отложить поездку.

Т. Доброхотов хотел во что бы то ни стало закончить устройство Хибинской опытной станции и приступить к постройке и оборудованию опытной станции в Шонгуе по оленеводству.

Однако, подорванная чрезмерной революционно-созидательной работой натура не выдерживает борьбы с усилившейся болезнью и молодая жизнь обрывается. Умер т Доброхотов в Мурманской городской больнице 26-го сентября 1922 года, как раз в день открытия III Мурманского Губернского С'езда Советов, основным моментом работы которого был вопрос об экономическом возрождении края.

Покойному было около 30 лет.

Константин Владимирович был одним из тех редких людей, которые безкорыстно и всем существом могут отдаться важной общественной идее.

Характерно, что даже в предсмертные минуты он, имеющий любимую семью и невесту, последние слова отдает все же Мурману, его оживлению, его будущему.

Мы перенимаем последний завет Константина Владимировича и, заплатив природе дорогой жертвой, преданным нашему общему делу человеком, будем с удвоенной энергией итти к осуществлению завещанных им идей.

Роль Мурмана в хозяйственной жизни Северо-Западной Области.

Основной задачей этой книжки является, во первых: уяснить себе место, занимаемое вновь образованной Мурманской губернией в том Петроградско-Мурманском районе или вернее в той Северо-Западной области, которая в составе Петрограда и прилегающих к нему северных губерний выделена в особую экономическую и хозяйственную область,— и во вторых: дать общую картину природных богатств губернии, ее хозяйственной жизни и предстоящих ей, как составной части всей области, экономических и хозяйственных задач.

Прежде всего необходимо указать, что сохранившееся от прежнего режима административное деление России на губернии в их теперешних границах значительно устарело и часто совершенно не согласуется ни с местными, ни с обще-государственными интересами, чем и вызвано было исправление и изменение границ целого ряда губерний. Как например. можно указать на недавнее выделение в отдельную губернию Череповецкого уезда, достаточно развившегося в экономическом отношении и давно уже представлявшего, как бы отдельную хозяйственную единицу. Но этим только исправлением границ старых губерний и созданием новых губернских центров дело, конечно, ограничиться не могло, так как отдельные части России (обычно в составе нескольких) губерний) представляют из себя в хозяйственном отношении, как бы отдельные организмы, с хозяйственной жизнью непохожей на другие части России и требующей часто иных, чем в других местностях, способов государственного руководства хозяйством.

Как на пример таких отдельных местностей или, как их теперь называют, „областей“, можно указать на Московско-Центральный текстильный район, Черноземно-Поволжский сельско-хозяйственный район, Донецкий угольный район и т. д

Теперешнее положение, когда на воссоздание и возрождение хозяйственной жизни России обращено особое внимание, выделение таких местностей в отдельные области с созданием в них местных областных хозяйственных органов для более успешного руководства местной хозяйственной жизнью имеет особо важное значение. В связи с этим возникла задача экономического или, иначе говоря, хозяйственного „районирования“ России, т. е. разделения ее на такие отдельные хозяйственные районы, занялись этим вопросом, в виду его общегосударственной важности, также и научно-экономические учреждения. Главную трудность представляет вопрос, какой принцип или признак надо положить в основу такого разделения, т. е делить ли на области по сельско-хозяйственным признакам, или по промышленным и т. д. Например, по сельско-хозяйственным признакам Харьковскую губернию надо было бы включить в одну область с соседними сельско-хозяйственными губерниями между тем, благодаря наличию в ней высоко развитой промышленности, она по промышленному признаку должна быть присоединена к Донецкому промышленному бассейну. Вопрос, конечно, решался бы просто, если бы Россия представляла из себя или целиком промышленную, или целиком сельско-хозяйственную страну. Но самое наличие в России и тех и других, и, наконец, смешанных районов, находящихся вдобавок в различных условиях климата, количества железных дорог, близости, возможности или невозможности самостоятельно прокормиться,—заставляет при выделении каждой отдельной области особо обсуждать не только почему та или иная губерния включается в данную область, но также рассматривать взаимную связь губерний данной области между собой, изучать способы использования их природных богатств, методы хозяйственного руководства и проч.

Ныне таким образом создана Северо-Западная область и в нее включена Мурманская губерния и нам предстоит здесь

выяснить размеры местных природных богатств, уяснить себе место, занимаемое в области Мурманской губернией и ее задачи.

[illegible] Петрограде, с его большим портом и обрабатывающей промышленностью является особенно выгодным. С одной стороны выход через Балтийское море на все главные мировые пути, а с другой непосредственная связь со всеми областями глубокой России благодаря Мариинской водной системе, вполне и железным дорогам. Таким образом [illegible] Петрограда весьма легко загружаться в Петрограде [illegible] с заграницей и Петрограду [illegible] будущем стать большим торговым портом.

[illegible] у Петрограда целой сети водных [illegible] путей изнутри России состоит в том, что местности [illegible], расположенные кругом Петрограда по этим путям [illegible] тяготение и потому [illegible] в его область.

[illegible] по сравнению с [illegible] Петрограду [illegible] морскими путями со всем [illegible] внутренними частями страны, [illegible] Относительно [illegible] водных путей с каналами, [illegible] после достаточно разработа и потребует лишь углубления [illegible], к увеличения [illegible] связь с ближайшим [illegible] но не разра- [illegible] направлении. [illegible] большими реками [illegible] люзования. [illegible] путем с Петроградом [illegible]. Проведение [illegible] с возможностью сооружения когда нибудь [illegible] так называемого Екатерининского канала [illegible] через Имандру до Кандалакши, окончательно свяжут Мурманский край с Петроградским портом.

Водная сеть Петрограда и Северо-Западной области в таком окончательном виде будет одною из первых в мире и значительно превысит по своим возможностям и богатствам знаменитую область великих озер С. Американских Соединенных Штатов с такими ее городами, как Чикаго, с ее колоссальной промышленностью и торговлей. Таковы перспективы более далекого будущего для Петрограда и Мурмана.

Но и теперь эта связь уже существует в означенном виде. До постройки Мурманской железной дороги у Мурмана существовало вполне естественное торговое и промышленное сношение с Петроградом морским путем. Ныне, с проведением прямого пути, это естественное сношение расширяется. Слишком далеко расположенный и не столь богатый промышленностью и запасами материалов Архангельск не мог справиться с задачей возрождения Мурманских промыслов и должного оживления края. Прямой железнодорожный путь [illegible] и установливается наиболее естественная связь Мурмана с Петроградом.

Значение Мурмана для России и для Петрограда с проведением дороги становится особенно велико.

Прежде всего имеется постоянная связь с богатым рыбопромышленным районом, а во вторых создается возможность использования для нужд государства весь год незамерзающего порта, особым преимуществом которого является то, что он представляет из себя прямой выход в океан и на широкие морские пути. Для Петроградского же порта на время его замерзания, Мурманский порт может служить существенным дополнением, выгружая ту часть сыпучих грузов из заграницы для Петрограда и остальной России, которые не успеют до зимы быть завезены в Петроград. Кроме того, он станет центром товарообмена с ближайшими северными странами, как Норвегия и даже с Англией. Наконец, он станет морской базой и пунктом стоянки для тех иностранных и русских судов, которые займутся товарообменом между заграницей и Сибирью (через устье Енисея) по так называемому „Великому Северному морскому пути". Успешное плавание Свердрупа и Карской экспедиции, ходивших по этому пути в прошлом году и доставивших значительное количество сибирского хлеба,

оборудование Карского моря радио-станциями и другими мероприятиями гарантирует успех этому делу. Мурманску в этом отношении также суждена большая роль. Все эти задачи Мурманска, как порта областного и всероссийского масштаба, ставят на очередь (по сбору грузов, в выполнении чего придется сыграть существенную роль Петрограду и его промышленности.

Что касается железной дороги, то не следует забывать, что она сейчас является единственной артерией, связующей Мурманский Север с Петроградом и пересекающей ту северную часть нынешней Северо-западной области, которая ждет своего оживления от включения в состав области. Роль железной дороги в этом оживлении будет особенно велика.

Основное же соображение, которое кроме вышеуказанного надо иметь в виду при суждении о взаимоотношениях Петрограда и Мурмана, состоит в том, что Мурманская губерния всегда будет нуждаться в привозном хлебе из других губерний Сев.-Западной области и в изделиях Петроградской промышленности, за что в свою очередь Мурман должен дать области и центру возможное количество продуктов морских промыслов, развить пушное дело, озаботиться озерными рыбными промыслами, а позднее заняться и промышленной обработкой своих природных и подземных богатств. Для этого же необходимо знать эти природные богатства губернии, обсуждать их величину и возможность их эксплоатации и знать это нужно не только губернским хозяйственным органам, но и каждому колонисту, приезжающему на север, каждому местному жителю, так как они являются, как и все жители постоянных центров, участниками расширения материальной культуры на севере.

Дальний север, где борьба с природой проходит в особо трудных условиях, настоятельно требует этого от человека

Значение и задачи Мурманской железной дороги.

Понять и оценить, как велико для края значение Мурманской железной дороги не трудно. Достаточно спросить местных старожилов, проживавших в крае еще в те времена, когда железной дороги не было, когда вся доставка товара, нужного для хозяйства происходила с большим трудом, когда люди здесь, целыми месяцами оторванные от центра, жили своей обособленной жизнью, не принимая большого участия в общей хозяйственной и экономической жизни остальной России

Теперь, когда проведена железная дорога, Мурман перестал жить такой обособленной жизнью и постепенно входит во все большую связь и общение и с Петроградом и с другими местностями России. Эта связь при помощи железной дороги приносит краю много выгоды и удобства, а в будущем принесет еще больше. Но это также налагает на край и известные обязанности. И потому то мало понимать значение железной дороги, нужно понять это значение как следует, сделать из этого понимания соответствующие выводы и определить те задачи на будущее время, которые сейчас открываются перед краем в связи с проведенной ветвью Мурманской железной дорогой.

Теперь Мурманский край должен войти в тесную хозяйственную и экономическую связь с другими областями и губерниями. А это значит вот что: скажем к примеру. Донецкий угольный район доставляя из своих шахт уголь для северной части России (Вологодская, Архангельская и друг. губерн.) взамен получал с севера лес, пеньку и другие товары, которых нет на юге. И для того, чтобы такой обмен принесли наибольшую пользу государству и населению и Донецкий район и северная Россия принимали все меры, к тому, чтобы добыть и отправить возможно больше. здесь леса и пеньки, там угля.

Так вот и Мурман, который всегда целый ряд товаров будет получать из Центра по железной дороге, должен и со своей стороны принять меры к тому, чтобы добыть возможно большее количество своих местных товаров и изделий и отправить их в Россию Таково значение жел. дороги, а отсюда понятна ее задача:—умело и своевременно справляться с перевозками грузов в обе стороны с пользой для края и для остальной России, а также при помощи своевременных ремонтов и починок вести дело так, чтобы не прервалась эта связь с Россией.

Но Мурманский край мало населен и расположен на далеком севере, а потому находится в иных, чем остальная Россия, условиях. Это особое положение края налагает на Мурманскую железную дорогу особые задачи и обязанности, которых не имеют другие железные дороги. Об этих то особых задачах дороги и железнодорожного населения мы и хотим поговорить сейчас, чтобы и эта сторона хозяйственной жизни края была ясна для населения.

Прежде всего надо помнить, что еще несколько лет подряд Мурманская дорога будет „транзитной" дорогой, т. е будет провозить через Мурманский край, не останавливаясь, целыми составами те товары, которые будут проходить в Мурманский порт из за границы не для Мурманска, а для России. Те товары, которые придут из заграницы для самого Мурмана и его населения, не называются транзитными товарами и их будет много именно потому, что Мурманский порт не замерзает круглый год, и потому через него в будущем пойдут те заграничные товары, которые теперь идут через Петроградский порт.

Таких транзитных товаров, не приносящих непосредственной пользы самому Мурманскому краю, железная дорога будет привозить много, пока не разовьются местные Мурманские промысла всякого рода, изделия которых также поступят на железную дорогу для перевозки или в Россию или заграницу.

Кроме „транзитных" товаров из заграницы уже сейчас и в ближайшие годы, еще раньше, чем разовьются другие местные промысла, железная дорога будет перевозить много местного товара, который и сейчас занимает большое место в хозяйстве

края, а именно рыбы и продуктов морского промысла. В этом году дорога уже перевозит и должна будет перевести около 200.000 пудов трески, сельдей, семги и проч. Как известно, рыбные промысла сейчас, вследствии гражданской войны и общаго расстройства хозяйственной жизни России, значительно упали и уменьшились. Однако значительное богатство рыбных промыслов позволит очень скоро при помощи доставки из заграницы судов и снасти поднять и развить [illegible] рыбы, которая в значительной степени будет перевозиться внутрь России. Таким образом кроме транзитных грузов из заграницы дорога должна будет перевозить значительное количество рыбы с промыслов всей России. Кроме этих двух видов главнейших перевозок, дороге придется перевозить грузы для побережья и торга, предполагаемые из центра и проч.

Но одними перевозками рентабельность железной дороги в такой крае как Мурман, не может. Это необходимо понять и усвоить не только железнодорожникам и управлениям, но и всем железнодорожникам и всем местным, вообще.

Дело в том, что Мурман является совершенно безлюдным краем, не имеющим пока ни сельского хозяйства, ни промышленности, ни прочного оседлого населения. За исключением весьма немногих только мест и районов, где имеется оседлое население, такое положение требует целого ряда мероприятий со стороны дороги.

Прежде всего она должна построить ряд подсобных путей, причем на первое время придется строить более короткие по расстоянию пути и самые главнейшие из них можно бы наметить линию через Кру и Западную Лицу на Титовку, поскольку местные условия не представят слишком больших трудностей для теперешнего времени. Затем от Колы к Ногозеру, хотя это проектируемое дорогой, направление следовало бы может быть изменить на Лопарскую или Тайболу, так как рано или поздно, а река Тулома путем шлюзования будет превращена в судоходную реку. Далее следует отнести ветки от Колы на Вилдовскую, от Эйгозера до Гридина, от ст. Кереть к Пиньгосальме на озеро Кереть и дальше к Какосальме на Монозере. Наконец, линию от Лопарской или Коли на Териберку и Гаврилово. Намеченную к

постройке линию от „Керетской" на Белом море до линии железной дороги едва ли можно считать первоочередной, благодаря возможности сообщения водой по Чупе губе до раз'езда Чупа. Затем едва ли можно считать срочно необходимой линию на Ловозерский погост, о постройке которой ныне говорят, тем более, что до Поноя ее строить пока не предполагается, повидимому. Гораздо существеннее и важнее может быть линия по Терскому берегу через Умбу и Кузомень до Тетрина или до Поноя,— эта линия скоро и успешно оживит Терский берег и вовлечет его в тот торговый и хозяйственный оборот, который несомненно создастся вдоль линии Мурманской железной дороги Главной задачей при постройке под'ездных железных путей в губернии надо считать доставку этими путями леса строительного и топливного, а также приближение к железной дороге рыбных озер южной части губернии. Такие же линии, как на Териберку, надо строить, имея в виду близкое большое развитие рыбных промыслов и растущее значение таких пунктов, как Териберка Тоже нужно сказать и относительно линии на Титовку, которая кроме того свяжет Мурманск с дорогу с имеющим развитое хозяйство Печенгским районом С этим последним районом, при нормальных условиях должен создаться хозяйственный и торговый обмен. Все указанные выше линии не являются окончательно установленными, они лишь намечаются в таком виде при рассмотрении и изучении экономических условий края В дальнейшем, конечно, если этот вопрос получит возможность для своего практического разрешения, эти линии и важность их постройки должны быть подвергнуты обсуждению с привлечением местных людей и, в случае надобности, соответствующим образом изменены. Надо сказать, что и у железной дороги это вопрос находится пока еще в стадии предварительного обсуждения Надо сказать кроме того, что специфические условия севера говорят за то, что по большинству из указанных выше направлений, особенно на первых порах выгоднее будет строить легкие под'ездные пути декавилевского типа с моторными двигателями. Позднее часть этих линий можно будет по мере надобности переводить на широкую колею. Во всяком случае, если сегодняшние условия и не позволят приступить к скорой постройке

этих полезных линий. То самый вопрос этот пора уже поставить на очередь, ибо никакое [illegible] невозможно без создания ряда [illegible] ской железной дороге следует [illegible] Мурманским [illegible] людей, приступить к [illegible] сных путей, [illegible] сваний по [illegible] местными [illegible]

Говорим [illegible] которые [illegible] табы еще раз [illegible] ной [illegible] малой обследованности [illegible] необходимого „товарный [illegible]

Конечно еще [illegible] железной [illegible] исправлены [illegible] по примеру [illegible] строительства [illegible] закруглений, [illegible] всего 30% [illegible] дорога [illegible] местах по [illegible] варианту.

[illegible] поставить [illegible] особенно в [illegible] того, кто именно должен [illegible] рог или экономические органы [illegible] быть решен так, что [illegible] губернские и волостные органы [illegible] торое представляя [illegible] и свои нужные дороги [illegible] забывать, что она является [illegible] помогать в деле экономического [illegible]

...занность железная дорога должна выполнить в тех местах, ...ой предоставлена будет возможность завести собственное хо...йство и собственные промысла для нужды дороги и железнодорож-...

Особые же условия Мурманской железной дороги заключаются ... что она в отличие от других железных в России, должна стать колонизационной и «пионерной» железной дорогой, привлекая ... и на свои промысла колонистов и пионеров (пионеры — первые колонисты проникшие в незаселенные страны, позднейшие ... ские «челдоны»). От удачного разрешения Мурманской же-...ой дорогой этих колонизационных задач зависит не только ... ное экономическое оживление края, но и сама работа жел. ...оги на ближайшие годы. Привлечение колонистов создаст оседлое ...ение-вдоль линии дороги и даст ей постоянный приток ра-...ей силы сезонного и линейного персонала. Для привлечения ... ...ить целый ряд ... к-то: нарезка колонистам земельных и лесных участков, ...мощь в сооружении построек и жилья, помощь семенами и ...бота по очистке земли, мелиорация (осушка и улучшение почвы под сельское хозяйство), снабжение электрической энергией и све-...м. после того как будет проведена общая электрофикация. За предоставление этих благ, колонисты должны будут в течение ряда лет отработать, конечно, с оплатой на общих основаниях ...которые повинности, как-то: дровяную, снегоочистительную, нести службу по линии, на станциях и пр. Привлечение таких колонистов особенно необходимо будет на собственные промысла железной дороги.

Необходимость железной дороге организовать такие промысла...ывается следующими соображениями.

Как мы уже указывали, сокращение подвоза продовольствия из Центра, недостаток государственных запасов материалов и угля будут продолжаться еще несколько лет, пока страна возрождается в хозяйственном отношении. Мало поможет делу и заграница, ибо во первых покупать все за границей будет слишком дорого для государства, а во вторых—транспорт заграницей и водный и железнодорожный в значительной степени ослаблен и при тамошнем

экономическом кризисе будет обслуживать еще несколько лет, не столько ввоз в Россию, сколько свои собственные нужды. Равным образом и подвоз изнутри России благодаря ослаблению нашего транспорта будет также не очень велик. Таким образом волей или неволей придется обратить должное внимание на местные запасы и вполне их использовать. Уже сейчас железная дорога ведет свои рыбные заготовки, например на озере Имандра, которые пока очень не велики благодаря отсутствию людей. Сюда то и надо привлечь в первую голову колонистов. Затем дорога должна создать собственное лесное хозяйство, на первых порах хотя бы в одном месте в пределах губернии (например в районе южнее Кандалакши), доставляя отсюда, как строительный, так и топливный материал. Для этой цели потребуется также привлечь некоторое количество колонистов. Имеются возможности путем осушки болот и травосеяния создать достаточные по размерам луга для создания животноводческих и молочных хозяйств у колонистов, которые будут работать, например в порядке взноса определенного количества приплода скота и молока в течении нескольких лет, после которых будут постепенно переходать на иные условия сотрудничества с дорогой. Наконец дорога должна будет поставить свои ремонтные и механические мастерские, может быть не исключая даже и большого ремонта, отливок и проч.

Для выполнения этих задач, т. е. иначе говоря для составления колонизационного плана и его выполнения Мурманская железная дорога должна, договорившись с Центром и получив от него достаточную материальную поддержку, создать при Управлении, дороги и на ея четвертом участке особое Колонизационно-Экономическое Управление с отдельным от других служб дороги хозяйством, или же войти в тесный контакт с общегубернским колонизационным органом.

Такое взаимоотношение и такой порядок работы дороги, особенно при должном развитии железно-дорожной кооперации, создадут особый и нужный для края вид взаимного сотрудничества между колонистом-железнодорожником с одной стороны и самой железной дороги и государством с другой.

Полное применение железной дорогой всех указанных выше

способов колонизации и создания собственных хозяйств путем эксплоатации местных богатств (в данном случае, лесных, рыбных и проч.) и называется «канадизацией» железной дороги. Суть этого понятия, как видно из самого слова состоит в применении на русских железных дорогах тех способов постройки и управления ими, которые применяются в Канаде, стране находящейся в Северной Америке и очень похожей по климату и условиям (природным) на русский Север. Там железные дороги строятся таким образом, что компания или общество, строющее железную дорогу получает, кроме полосы отчуждения, еще особые прирезки земли, с обязательством привлекать колонистов и разрабатывать находящиеся на этих землях природные богатства. Таким образом три больших канадских железных дороги в сравнительно небольшое количество лет колонизировали прежде пустынные пространства, широко поставили использование природных богатств, а в области, например, сельского хозяйства повысили общий сбор хлебов в Канаде с нескольких десятков миллионов до 200 миллионов пудов.

Конечно в России, где железные дороги являются и должны быть для пользы народа, собственностью государства, можно применять лишь часть методов и способов канадских железных дорог. И как раз именно хозяйственные методы их легче всего в России и применимы.

Такое содержание того понятия „канадизации", о котором сейчас говорят по отношению к Мурманской железной дороге.

Само собою разумеется, что для той части железнодорожников, которые уже приспособились к климату, обзавелись хозяйством и огородом и проч. нужно не только знать эти задачи железной дороги, но и понимать свои, вытекающие отсюда обязанности перед государством и культурой. Каждый огород, заведенный в крае, каждый куб дров, доставленный дороге, каждый ремонт своего же жилища или станционной постройки есть не только исполнение «службы», а новый шаг к хозяйственному и экономическому пробуждению края, к развитию в нем культуры. Такой железнодорожник, будь то служащий или линейный рабочий, при таком отношении к делу становится несущим в край культуру

«пионером», становятся мурманским „челдоном". Только от него требуется еще более сознательности и трезвости, чем у сибирского „челдона".

Говоря же о самой железной дороге и перечисленных ее задачах дороги и железнодорожника надо сказать, что Мурманская железная дор. только недавно построена, и вследствие финляндской войны лишь теперь приступает к нормальной работе, и потому и не успела еще пробудить тех чудодейственных свойств, которые имеют дороги, пробитые впервые через „новь". Всем на памяти у многих тех рост городов и селений, который создавался вдоль линии новопостроенной Сибирской ж. д. (напр. Кустанай, Новониколаевск, Омск и пр. будучи в недавнее время выростали из рабочих поселков в города с десятками и сотнями тысяч населения.

Не замедлит показать такие чудодейственные свойства и Мурманская железная дорога, помогая этим и самой стране и железнодорожнику выполнить колонизационные и иные государственного значения в этом богатом крае.

Рыбные промыслы Мурманского побережья.

Как уже указывалось выше, рыбные промыслы Мурмана занимают собою и исключительное место в ряде природных богатств Мурманской губернии. Обусловлено это особое положение не только самым богатством рыбы в Мурманских водах, но и целым рядом благоприятных климатических и природных условий, уже самое наличие которых здесь на далеком Севере налагает на человека обязанности использовать их полностью. Главнейшим из этих природных условий является влияние теплого морского течения «Гольфстрема», которое начинаясь в теплых тропических водах средней Америки, проходит через весь Атлантический океан к северной части Европы, огибает Норвегию и одним из своих рукавов достигает Мурманского берега. Теплые воды этого течения несут целый ряд питательных для рыбы элементов (мелкие морские животные организмы), что привлекает к берегам большое количество рыбы и создает этим особо удобные условия для большого рыболовства. Кроме того, благодаря тому же теплому течению, море у большинства становищ восточного и особенно западного берега, включая сюда и Кольскую губу, не замерзает круглый год. Поэтому полярные льды держатся долго, море свободно и благодаря раннему приходу рыбы на зимнее побережье, рыбный лов может продолжаться значительную часть года, еще задолго до весны и до поздней осени. Из рыб здесь ловятся: треска, пикшуй, сельдь и др., особенно много ловится трески, а также сельди.

Говоря о треске, надо отметить, что вообще тресковые рыбы являются самым распространенным видом рыбы на всем земном шаре и ею питается значительное количество населения Европы и Америки, как то: Канада, С.-Американские Соединенные Штаты, Швеция, Норвегия, Англия, Дания, вплоть до Испании и т. д. Понятно поэтому, что тресковый лов всегда занимал очень высо-

56091
Мурманская обл. 2-я
научная библиотека

кое место в мировом хозяйстве, а теперь с продовольственным кризисом займет еще более важное место. О всеобщем широком распространении такой рыбы, как сельдь (в соленом виде) говорить не приходится. И та и другая рыба водится в большом количестве на Мурмане. Надо далее сказать, что рыбные промысла Северной Европы (Северо-Норвежские от Лафоденских островов и далее Мурманские) являются одними из богатейших и наиболее удобных в мире

Вполне понятен поэтому тот огромный интерес, который пробуждают сейчас Мурманские промыслы и их ближайшие нужды и задачи.

Подробное и полное описание этих промыслов, нужд промыслового населения, степени технического оборудования лова рыбы и т. д. потребовало бы много места и нужно особое и отдельное описание промыслов для тех лиц, учреждений и колонистов, которые хотели бы подробно и хорошо с ними познакомиться. Однако, рассматривая сейчас все природные богатства вновь образованной Мурманской губернии, следует хотя бы в наиболее существенных чертах рассмотреть размеры этих промыслов прежде и теперь, указать на главнейшие их нужды, потребности и задачи, дабы не нарушить ценности общей экономической оценки природных богатств губернии, столь необходимой в данный момент начинающегося экономического возрождения России и ее Севера.

Мурманские рыбные промыслы существуют очень давно (достаточно указать хотя бы на один Печенгский район и Колу). Еще до Петра Великого, более 200 лет тому назад, приходили сюда ежегодно поморы, а вывозимая ими рыба вместе с пушниной и другими продуктами северных промыслов шла путем обмена в Западную Европу вплоть до Испании. По указанию одного из ученых, изучавших историю Севера и его промыслов, количество промышленников, выезжавших тогда на Мурман, достигало в то время 10.000 человек, т. е. более чем вдвое превышало количество промышленников последних близких к нам лет, хотя улов их был, конечно, меньше, благодаря более слабой технической оборудованности. Со времен Петра и после его реформ хозяйственное и экономическое внимание России

устремилось в другие ее районы, и северные промысла были предоставлены самим себе, оставаясь без сколько нибудь серьезной [illegible]. В последние годы перед войной, с самого начала текущего столетия, интерес центра к промыслам усилился, но оторванность и отдаленность Мурмана, а также отсутствие железной дороги, не позволяли принять столь же энергичные меры к развитию промыслов, какие, например в те годы принимала [illegible]ия. В результате норвежские промысла в короткий срок выросли до очень больших размеров и заняли первое место в [illegible] недавно принадлежащее русским промышленникам, В самом деле для примера укажем, каков был *русский и норвежский* улов в печальные годы (в процентах к общему улову тех и других за каждый год)

	Русский улов:	Улов норвежский:
1908 г.	[illegible]	29 проц.
1909 „	33 проц.	67 проц.
1910 „	25 проц.	75 проц.
1911 „	19 проц.	81 проц.

[illegible] успех норвежского лова очень велик, причем успех этот был достигнут не столько сокращением русского улова, сколько сильным увеличением лова норвежцев.

Как сильно было это увеличение видно из того, что в последние годы перед войной, при среднем улове русских промышленников на Мурмане в полмиллиона пудов в год, в один Архангельск ввозилось ежегодно около 1½ миллионов пудов норвежской рыбы. Этот успех норвежцев об'ясняется во первых целым рядом их мероприятий, направленных к усилению лова, в результате чего создалось сильное техническое их преобладание на промыслах, а во вторых более выгодным географическим положением Норвегии. Благодаря близости к промыслам и незамерзающему морю норвежцы рано могли появляться на промыслах, в то время как поморы, благодаря позднему освобождению Белого моря от льдов, приходили лишь в мае месяце, а в августе уже торопились уйти до заморозков на свои места.

Уже отсюда видны некоторые из ближайших задач русских Мурманских промыслов и промышленников. Необходимо сосредоточение промыслового флота на самом побережье, как для местных, так и для приезжих промышленников, и ряд поощрительных мер, направленных к заселению Мурманского побережья. Кроме того и промышленникам надо усвоить одно: шняка и сельдяные бочки должны быть забыты постепенно, лишь при ловле которыми ботом гарантирован достаточный успех. Поэтому для правильного развития промыслов рыбакам необходимо приняться к обзаведению промысловыми моторными ботами. Кроме того, недалеко то время, когда надо будет поставить на очередь вопрос о переходе с ярусного лова на тралловый.

Дабы иметь более верное понятие о рыбных промыслах, приведем некоторые цифры относительно их размера.

Количество промышленников, доходившее в прежнее время до 4000—5000 человек, в последние годы было таково:

в 1910 г.	4.225
в 1918 г.	2.400
в 1919 г.	2.800
в 1920 г.	2.700
в 1921 г.	1.800

В 1910 году количество приезжих промышленников было около 3500 чел. из 4.225, т. е. более 80%, в последние же годы приезжих промышленников бывало несколько меньше. *Общая добыча рыбных продуктов* за ряд лет представляется в следующем виде:

средняя годовая в	1880—84 г.г.	691.845	пуд.
„ „ „	1888—79 „	436.931	„
„ „ „	1890—94 „	597.543	„
„ „ „	1895—99 „	562.261	„
„ „ „	1900—04 „	366 986	„
„ „ „	1905—08 „	331.067	„
„ „ „	1910—14 „	394.700	„
	1913 „	531.000	„
	1914 „	231.000	„
	1915 „	264.825	„

В послереволюционные годы улов представляется в следующем виде:

в 1918 г.	170.000	пуд.
„ 1919 „	259.000	„
„ 1920 „	203.000	„
„ 1921 „	236 000	„

Главные виды промысла на Мурмане: ярусовый лов трескових рыб, гарпунный бой и лов морского зверя, селедочный неводной и ставной лов. Значительно меньшее место занимают лов палтуса и акулий промысел. Относительная величина этих отдельных промыслов, судя по данным 1921 года такова:

Трески	180.000	пуд.
Зверя	20 000	„
Сельдей	18.000	„
Семги	3.000	„

Цифры добычи зверя будут несколько выше, так как в эти цифры не вошли итоги экспедиции отправленной к Новой Земле за зверовой промысел. Эти же цифры указывают также и на ближайшие задачи: необходимость поднять улов сельди и добычу зверя.

Нынешний год, как видно из выше приведенных таблиц, менее половины довоенных лет. Из этой таблицы и предыдущего сравнения русских промыслов с норвежскими видны основные задачи промыслов: ближайшая задача поднять улов до прежнего размера 500—600 тысяч пудов и вторая задача—поднять производительность и техническое оборудование русских промыслов на уровень с норвежскими, т. е. довести добычу до 1 1/2—2 мил. пудов в год.

Для того, чтобы иметь понятие о промыслах и оценить их значение в числе прочих местных и государственных задач, этой стороны недостаточно. Необходимо учесть внутреннюю техническую и бытовую обстановку промыслов, учесть об'ем предстоящих задач в этой внутренней, так сказать, области. Только тогда станет ясным, что такое Мурманские рыбные промысла, каково их значение для государства, для края, для населения.

В отношении технического оборудования и состояния рыбопромыслы сейчас находятся в [illegible] чивается трудности [illegible]. Промыслы прежнего [illegible] нестерпя завоеванием [illegible] ных. ии даже [illegible] пическому и [illegible] провозили [illegible] наличный состав промыслового флота, который оказался в руках иным [illegible] хрантер. Наряду [illegible] лодный парбас [illegible] бойными и рыболовными судами [illegible] полнение [illegible]. Несоответствие [illegible] технических средств промыслов—вот [illegible] этому присоединяется и то обстоятельство, что годы войны и вызванной ею разрухи на Севере [illegible] скудных средств, не говоря уже об [illegible] пополнения не только [illegible] рыбаков, особенно [illegible] дозвания [illegible] мыслового [illegible] 1921 год, мы имеем до 300 парусных сд. около 50 шняк. до 150 промысловых карбасов, всего лишь около 25 парусных ботов и, наконец, только 10 моторных ботов. При таком флоте, конечно, не только о [illegible] курении с иностранными промыслами, но и вообще об успешном [illegible] говорить не приходится. К тому же и наличный [illegible] высоте. Степень изношенности промыслового [illegible] т е шие говоря, три четверти наличного его состава осуждены на незамедлительный [illegible]. Из сего [illegible] положения может быть лишь один—приобретение нового, технически более совершенного [illegible] ному боту, а затем и траллеру. Это должно, конечно, убить остатки мелкоморского промы[illegible] так, чтобы это не отразилось [illegible] промыслового населения. Оно [illegible] должно быть

использована, как фундамент будущих, широко развитых и технически оборудованных промыслов, оно само должно перейти на моторный бот. Кроме того, должны быть созданы условия, могущие привлечь на промысловые базы побережья значительное количество колонистов-поморов. Задача создания на побережьи прочного промыслового населения столь же велика и неотложна, как и задача очистного освобождения и привлечения достаточного количества нужных поморов рыбаков — для лова рыбы на прилегающих к ним побережьях.

Эта задача улучшения и улучшения личного состава промыслового населения столь же первоочередной, как и улучшение технического оборудования, тесно связана с третьей, так сказать чисто промышленной для, с одной стороны бытовыми и локальными (местными) условиями лова и работы.

Большие причины в отдельных районах о крае и его будущем могут создаваться не только им быт, но и природные условия промысла. Не [illegible], так сказать, экономическом способе ведения промысла, который при общем недостатке осведомленности, царящей до сих пор в отношении советской печати, очень полезные сведения из них почерпнуть, но при добром, конечно, желании. Говорят, что рыбы, кол, миллионы пудов, что [illegible] есть и судя и эти миллионы оказываются уже в сетях [illegible], а не в море. Нечасто в том, что не [illegible] было [illegible] и соли для засолки и т. д. [illegible] в отдельных местах, и в деловых обсуждениях [illegible] в центре очень часто упускается из виду эта специфическая сторона вопроса. Промысел на океане — это непрерывная борьба с природой, требующая наличия крепкого, здорового и постоянного промыслового населения, обеспеченного продовольствием и всем необходимым для сохранения своих сил и т. д.

Отсюда ясна и вторая, после технической, задача в области развития промыслов — создание таких условий работы на промыслах, чтобы промысловое население росло и качественно и количественно, чтобы на месте в нем самом были созданы интересы и стремления к постоянному увеличению размеров добычи.

Размеры рыбных богатств Мурмана и продовольственное положение Республики требуют, чтобы заинтересованность государства в этих промыслах ни [illegible] не притупилась ни на минуту.

Задачей промыслов [illegible] является [illegible] государству и населению определенного количества рыбы. По-[illegible] технический путем [illegible] организации (конечно постепенно) [illegible]

Поэтому вторая задача [illegible] о промыслах — задача их технического [illegible] производительности.

И наконец, [illegible] значение. Не надо забывать, что [illegible] зом связаны с общими [illegible] Края и его положения [illegible] последние задачи, чем [illegible] и наоборот. Чем успешнее будут работать промыслы, тем легче будут осуществляться общие экономические задачи Края. Для управления промыслами [illegible] что промысла здесь в суровых условиях должны стать [illegible] щественным экономическим и [illegible] фактором, как и железная дорога, и что тесное, [illegible] сотрудничество промыслов с остальными экономическими [illegible] губернии является для них обязательным условием.

Иначе говоря, рыбные промыслы Мурманского побережья должны стать такой же «колонизационной силой», какой [illegible] колонизационно-инженерная [illegible], как и [illegible] дорога. Особенное же внимание должно быть обращено на то, чтобы органы управляющие промыслами были в постоянном и тесном контакте с местными губернскими экономическими органами. Их связь неизбежна и понятна, а нарушение ее должно тесно

Оленеводство и его нынешнее положение.

В оленеводстве и в оленьем хозяйстве мы видим один из главнейших производительных и хозяйственных ресурсов края. Поэтому и в каком положении, в котором очутилась сейчас эта отрасль хозяйства, должно быть изжито в самом непродолжительном [illegible]

Роль оленеводства в крае может быть чрезвычайно разнообразна и велика, например, полуостров... как для местного [illegible] населения, так и для колонистов может быть прямо [illegible] Очень для лопаря—это почти все: он дает [illegible] и пищу, и одежду и средства передвижения. Большое количество приплода легко позволяет пользоваться оленеводством и в производственных целях губернии при условии, что убой будет [illegible] и не будет носить характера [illegible] Для лопаря—оленеводу будет представляться возможность, при известном, строго определенном заранее, контроле государства, проявлять свою хозяйственную инициативу. Оговорка об определенности форм контроля является необходимой, во-первых - по причине недоверчивости и своеобразного упорства лопаря, и во-вторых—во избежание возможности применения к оленеводству непродуманных мер, которые могут сразу же принести вред, будучи потом трудно исправимыми.

Такие факты, как совершенно произвольное установление минимума оленей на одно хозяйство всего только в 50 голов (хозяйства ниже 50 голов были освобождены от поставки мяса) или лишение лопарей оружия не должны иметь места. Особенно небезопасным оказалось лишение стад оружия. В результате чего, по имеющимся сведениям, падеж оленей от волков доходит в иных случаях до 20 проц., превышая даже процент падежа от эпидемий. Существенным недостатком этой отрасли хозяйства является то, что в числе экономических органов губернии нет органа, достаточно, для руководства ею, снабженного знающими дело специалистами оленеводами. Вернее этих специалистов совершенно нет, как нет совершенно ветеринарной помощи, нет мало—мальски

сносной лаборатории. Существенное облегчение в эту область внесет специальный оленеводный отряд Северной — Научно-промысловой экспедиции и проектируемая им оленеводная и ветеринарная станция, если конечно попытки получения из Архангельска лаборатории (меньшей из двух имеющихся) увенчаются успехом. Во всяком случае, себе необходимо привлечение по крайней мере одного специалиста с постоянным штатом или такая постановка вопроса, чтобы никакие меры по оленеводству не принимались без предварительного запроса этих специалистов.

Количество и размеры оленьих стад, по сравнению с прежними годами уменьшились в значительной степени. По мнению многих это уменьшение носит даже катастрофический характер и без принятия должных мер может принять трагический характер, грозя возможностью полного уничтожения. Если положение и не так катастрофично, то сильное уменьшение стад на лицо и против этого должны быть приняты современные меры.

Количество оленей на полуострове в Ненецком Лопарской и части Кольской волостях, сейчас, по одним сведениям по переписи равно 30.000 голов, по другим (более вероятным) несколько больше.

Главная область распространения — Тундровая центральная часть полуострова, причем оленье хозяйство главным образом концентрируется в восточной и частью северо-западной его части. По типу оленьи хозяйства в лопарских волостях могут быть разбиты на две группы: погосты, население которых или кочует у своих погостов или передвигается внутри полуострова в погосты, население которых вместе со стадами к зиме перекочевывает к побережью моря. В числе первых можно указать Кильдинский погост, с небольшим оленьим хозяйством, Ловозерский зимний и летний, являющийся центром и главнейшим пунктом оленеводства с количеством оленей повальному не менее двух десятков тысяч голов, Сергиевский до 5 000 и Кильдинский до 5 000 голов.

Погосты, с населением передвигающимся со стадами к морю, следующие: Семиостровский (в Дроздовке) до 5 000 голов, и Поканьгский (в Поканьге) до 7.000 голов, Курентевский (в Покань-

ге) до 2 500 голов и Лумбовский (в Лумбовском поселке) до 5 000 голов.

Подсчет указанных, очень приблизительных количеств оленей, считая с Ловозерским и Кильдинским погостами, дает цифру более указанных 30 000 голов, что однако не противоречит повседневному мнению, так как при учете стад, когда и была установлена цифра в 30 000 голов, несомненно часть оленей была укрыта от учета. Точного же учета оленей в центральных местах Мурманского края во всяком случае пока еще не существует.

Распределение оленей в отдельных волостях рисуется следующим образом: в Александровском районе, Териберской и Ловозерской волостях—1305 голов и в Умбской, Лумбовской и Тетринской—1355 голов.

В районе Терского берега оленеводство в значительной мере не является главным видом в местном хозяйстве, главным занятием населения. Наоборот, оно, так сказать, носит домовый или служебный характер.

Говоря о перспективах оленеводства на будущее время необходимо иметь ввиду еще две стороны вопроса. Со первых необходимо принять меры к развитию и планомерной постановке лопарского оленеводства и во вторых—при всех колонизационных планах следует учитывать необходимость создания в крае, на ряду с русско-крестьянским и колонистом-железнодорожником, также и лопарского колониста-оленевода.

По совершенно верному наблюдению необходимо постепенно, но настойчиво и систематически в этом направлении мероприятиями, отвыкать от мысли, что единственным видом оленеводства в крае может быть лопарское оленеводство.

Вековой опыт последнего вместе со специфическими обстоятельствами (особенностями) оленьего хозяйства долго гарантируют лопарю преобладание в этой области. Однако, создание в будущем и не лопарского оленеводства, не является вещью невозможною, а посему мероприятия в этом направлении не должны быть упускаемы из виду при составлении колонизационных планов.

Сельское хозяйство, животноводство и охотничий промысел.

Сельское хозяйство в крае, как таковое не существует. Что вполне и понятно в местности, расположенной на далеком Севере и не обладающей среди своих каменных пород достаточными запасами пригодных для сельского хозяйства почв. Этот недостаток почв, вернее преобладание каменных пород и непригодных почв над сравнительно небольшими участками, вполне пригодными и даже некогда эксплоатировавшимися, составляет характерную особенность края. Кроме почв существенную роль играет климат, так как суровая и длительная зима с полярной ночью и коротким лето не [illegible] местное [illegible] и занятие сельским хозяйством. К тому же наличие рыбного промысла, который даже при всех трудностях ловли в северных водах, давал большую прибыль чем сельское хозяйство, убивало всякую охоту и возможность заниматься этим в среднем. Нужно некоторое сравнение и то обстоятельство, что даже при желании население могло черпать пример, частью и руководство для сельского хозяйства лишь из опыта других северных губерний России почвы которых не всегда могли быть условно признаны в [illegible] с такими особенными природными условиями, как Мурман и Кольский полуостров.

Однако было бы по меньшей мере и несправедливо и преждевременно делать из этого тот вывод, что сельское хозяйство невозможно.

Это значило бы заранее расписываться в бессилии человека использовать те возможности, которые предоставляет природа — человека, который самым своим приходом на крайний Север, промыслами в Ледовитом океане и всей своей непрестанной борьбой с природой Севера дает примеры того, что ни одной, предоставленной ему возможности, он не оставляет неиспользованной. Надо слишком мало знать край и его «человека», чтобы легко приходить к таким поспешным выводам.

В самом деле, если обратить внимание на такие два важные для сельского хозяйства фактора, как степень заболоченности почвы и характер, хотя бы и короткого, летнего периода, то можно легко заметить следующее явление: лежащий много южнее Кемско-Сорокский район обладает более морским климатом и благодаря большей заболоченности своих торфяниковых почв менее приспособлен для сельского хозяйства, чем лежащий к северу от него Кольский полуостров, с более континентальным климатом и наличием кое-где удобных подзолистых почв.

Существенное затем значение играет близость теплого течения. Все эти климатические и почвенные условия подлежат детальному научному изучению, дабы стать основой для точных ответов о степени успешности тех или иных сельско-хозяйственных культур, способов ухода за ними и проч. Но даже и до получения полных результатов научного исследования, уже на основании данных сегодняшнего дня можно сделать предварительный вывод о полной возможности развития и края некоторых видов сельского хозяйства.

Такие факты, как произрастание ячменя в районе р. Туломы, остатки прежних, не только огородных, но и зерновых культур на Терском берегу и наличные пробы огородничества —говорят сами за себя. Особенное внимание обращает на себя удачный результат самостоятельно зародившихся в 1920 году попыток разведения огородов в районе 4-го участка Мурманской железной дороги. Общая площадь всех огородов этого участка в 1920 году не превышала 250—300 кв. сажен., в 1921 же году, благодаря своевременной доставке семян и некоторой (пока еще недостаточной) агрономической помощи, площадь эта увеличилась до 6 с. слишком десятин. Этот реальный успех заставил местные органы губернии расширить в дальнейшем на всю губернию (включая сюда Терский и Мурманский берега) работу тех научных сил, которые в 1921 году работали в районе 4-го участка дороги. Строящаяся ныне в Хибине Агрономическая Научная станция для культивирования приспособленных к местной почве и климату местных семян, вместе с предполагаемой доставкой на места не позже весны 1923 года семян из Норвегии и северных местностей России, гарантируют в

будущем еще больший успех огородничества, если к моменту подвозки семян население будет уже иметь достаточное количество площадей под огороды.

Говоря об огородничестве в крае, необходимо иметь в виду два следующие обстоятельства. Во первых - огородничество весь особенно большого развития никогда не получит. Оно всегда будет носить характер подсобного, добавочного дополнения к продовольственному годовому бюджету местного жителя. Ни о каком массовом урожае для вывоза в соседние, скажем, места говорить не приходится ни в будущие годы, ни тем более сейчас. Каждый урожай с огорода местного жителя—хозяина, доставивший ему достаточное количество картофеля и овощей с огорода, облегчит условия его жизни и предохранит его семью от голода—ныне задача огородничества можно считать решенной.

В условиях жизни Севера задача эта настолько ясна, что помощь государственных органов в этом направлении и необходима и обязательна.

Во первых необходимо помнить, что общие условия транспорта и продовольственное положение таковы, что с достаточной подвозе продовольствия из центральных губерний не только для этого года, но и для ряда ближайших лет, говорить не приходится. Это то обстоятельство налагает на местного жителя — инородца и колониста гражданскую обязанность принять с своей стороны все меры к обеспечению своего продовольственного положения собственными силами. В ряде этих мер огородничество является одним из первых и на него местным населением должно быть обращено особое внимание. Каждая сажень разведенного им огорода улучшит его положение и гарантирует, что ближайшие, еще может быть неурожайные годы, он переживет без больших лишений.

В жизни местного населения не меньшее значение, чем земледелие, и вторая отрасль сельского хозяйства—животноводство. Самым распространенным и преобладающим по количеству видом животного хозяйства в крае, как мы уже указывали, является оленеводство. Но последнее в широких размерах мыслимо лишь на центральных тундровых площадях губернии, для рыбачьих же становищ и поселков, как Терского, так и Мурманских побережий, а равным образом для

железно-дорожного населения по линии особое значение, имеет не оленье, а обычное домашнее животноводство. Из того, как бережно относится население к крупному и мелкому домашнему скоту, видно как важен этот вопрос. Между тем без государственной помощи в этом деле не обойтись. Трудности приобретения и доставки скота должны быть облегчены планомерной помощью государства, которое таким путем может, во первых облегчить положение населения, а во вторых иметь достаточный от такой операции доход. Новая экономическая политика и оживленная деятельность кооперативов несут целый ряд возможностей в этом направлении.

Общее количество скота, к концу лета 1921 года по всей губернии включая и гор. Мурманск, равнялось:

Лошадей	406.
Жеребят	15.
Коров	1291.
Быков	60.
Телят	495.
Свиней	133.
Поросят	34.
Коз	100.
Овец	3363.
Кур	644.

Ближайшее рассмотрение этой таблицы указывает на очень малые размеры числа коров, коз и кур. Положение таково и в действительности—отсутствие молочного скота является одной из самых важных трудностей оживления края и колонизации. В этом отношении должны быть безотлагательно приняты меры, ибо ни о каком оживлении края без создания прочного колониста пионера говорить нельзя, последний же в условиях полярного существования немыслим без наличия коровы и некоторого количества мелкого скота в его хозяйстве. Но даже и пышнее положение с крупным скотом (молочным страдает одним недостатком, гибельно на нем отражающимся,—отсутствием быков производителей. Вследствие большой разбросанности скота (5—10 и редко более 10 голов на одно селение) этот вопрос носит особо острый характер. Можно

сказать, что даже нынешнее небольшое количество скота обслуживается производителями едва ли более чем на четверть.

Более наглядно недостаток крупного молочного и мелкого скота видим из следующего. Если цифры коров и овец разбирать по волостям на партии, то получается следующее:

Уйбская, Кузомепская и Тетринская волости:

коров . . . . . 602, овец . . . . . 1615.

Александровская, Териберская и Новозерская волости:

коров . . . . . 408, овец . . . . . 1508.

Из этого видно, что волости Терского берега, где население много больше, чем на Мурманском берегу имеет коров всего на 50% больше. Между тем и на Мурманском берегу количество коров (за исключением крайних восточных становищ) нельзя признать достаточным.

Обращает на себя внимание сравнительно малое развитие свиноводства. В общем итоге это явление, конечно, об'ясняется недостатком кормов и племенного молодняка. Но при доставке этого последнего можно гарантировать достаточно большое увеличение свиноводства. Так как все какие корма найдутся и вопрос лишь сводится к переброске сюда некоторого количества молодняка.

Тоже самое следует сказать и о овцах: достаточно перебросить сюда их некоторое количество и успех вполне гарантирован.

При всех мероприятиях в помощь животноводству следует иметь в виду, что на первых порах; при слабом еще развитии кооперации на местах, наибольшая часть этих мероприятий (особенно и безусловно в текущем зимнем сезоне 1922—23 г.) должна упасть на долю государственных органов.

Насколько остро стоит вопрос с животноводством, видно из того, что оно развивалось даже несмотря на бедность в кормах. Имеется целый ряд местных комбинированных кормов из рыбных отбросов с растениями и водорослями, которые и в будущем должны иметь значение. Вопросы животноводства и кормов для него, равно как и травосеяние входят в научные и практические задания сооружаемой Хибинской агрономической станции.

В тесной связи с животноводством находится еще одно, равным образом первоочередное, задание, точно также требующее

государственного вмешательства и руководства луговодством и расчистке площадей под сенокосы. Недостаток средств как частных (в том числе и государственного) с одной стороны и наличие ряда местностей, где это дело может быть развито с успехом предопределяют необходимость поднятия мер в этом направлении. В практическом можно указать на полную возможность широкой постановки сенокосного дела с тракторами на южном берегу острова Кильдина, а также по течению рек Колы и в особенности Туломы. Равным образом необходима помощь и в дальнейшей разработке сенокосных площадей близ становищ и селений Мурманского и Терского берегов. Срочность этой задачи и ее неотложенных практических мер, такова, что разработка их должна быть немедленно проведена в течение зимнего периода с тем, чтобы с ранне весны можно было бы предпринять реальные шаги в этом направлении по крайней мере в двух местах на реке Туломе и на острове Кильдине. Помощь же местному населению по становищам и селениям во вопросах с сенокоса и луговодства будет осуществлена в течении лета 1922 года.

И наконец, третья задача, несколько отдаленная от вопросов домашнего животноводства — заготовка дичи и пушной промысел. Это дело ныне находится в застое, между тем, как оно может быть сравнительно легко поднято на должную высоту. Создание жизнеспособного местного союза охоты, снабжение его охотничьими припасами и передача собираемых этих припасов населению на обычных условиях сдачи пушнины — вот меры, которые легко сдвинуты с места этот крайне насущный для губернии, вопрос.

Лесные богатства, жилищный и топливный вопросы.

Лесные богатства губернии [illegible] первых северная [illegible] дине Кольского полуострова, [illegible] его западной части. [illegible] лесов имеется лишь [illegible] древесина может [illegible] значительная часть [illegible] в других [illegible] людских и транспортных [illegible] глубоких мест [illegible] стей и улучш[illegible] местных рынков [illegible]

Одного [illegible] (лесные массивы по ту сторону [illegible] ский берег, то [illegible] удовлетворить потребн[illegible] материалах и топливе. Но для выполнения [illegible] тельно не трудной, потребуется [illegible] обеспечение транспортом, [illegible] ных [illegible] сплава. В частности, [illegible] достаточно большие лесные за[illegible] сплавом по р. Ниве. Кое [illegible] ческие) заготовки ведутся и [illegible] б.ржей. Конечно сбыт [illegible] всем огромном пространстве озера (1.260 кв. верст), [illegible] лишь пароход и за исключением [illegible] ций почти никаких местных жителей нет. [illegible] ктивы лесных заготовок здесь очень [illegible]

Ископаемые и минеральные богатства губерний.

Если путешествовать к Кольскому полуострову с юга по железной дороге, то уже за Полярным Кругом и особенно от Кандалакши можно заметить, что железная дорога путем отдельных подъемов взбирается на приподнятую высоко над уровнем горную площадь—„плато“, по которой затем и проходит путь почти вплоть до гор. Колы, не задолго до которого начинается спуск к морю. Это можно проследить по тем цифрам высоты над уровнем моря, которые обозначены на станционных досках. Весь Кольский полуостров, главным образом и составляющий Мурманскую губернию, представляет такое „плато“, средняя высота которого над уровнем моря равняется 200 метрам (92 саж.) Места ниже Полярного Круга вплоть до Олонецкой губернии, несколько более пересеченные и имеющие более резкие колебания профиля местности, составляют вместе с указанным плато часть так называемого южно-скандинавского массива, первого остывшего района на земной коре, состоящего из очень древних первичных пород:—гранитов, гнейсов, слюды и проч. Эти, обычно скрытые глубоко в земле, древние породы такими большими массивами, как Кольский полуостров, подымаются на поверхность земли и над уровнем моря лишь в нескольких местах земного шара, как-то: в Гренландии, Иркутско-Байкальском районе и др. Так как этот скандинавский массив никогда не покрывало морем, то на Кольском полуострове наблюдается бедность в известняках, песке, глине, угле и других осадочных образованиях.

В ледниковый период через Кольское „плато“ в направлении с северо-запада на юго-восток двигались массы льда, размывая попутные породы. Этим направлением ледников об'ясняется то характерное явление, что большинство озер особенно северо-западной части Олонецкой губернии, губы Белого моря и фиордов

океана расположены в таком же направлении с северо-запада на юго-восток.

Кольское плато, веками сохраняя свой характер над уровнем моря, тем не менее претерпевало некоторое геологическое изменение, как-то: разрывы, провалы, трещины и т. п. По этим трещинам в гнейсовых породах выплавлялись из глубины земли другие породы (сиениты), более богатые минералы и часто еще более древнего происхождения. Такое происхождение породы у Кандалакши, у Христиании (г. Норвегия), такое же происхождение Хибинских гор, имеющих в своих породах ряд встречающихся в земле минералов. Таким образом и озеро Имандра, имеющее около 1.200 кв. верст поверхности и расположенное поперек Кольского плато на высоте 130 метров (49 саж.) над уровнем моря, повидимому по своему происхождению носит провальный характер среди ледникового периода. Направившиеся затем в эти места вследствии каких то изменений в самом воздухе, более теплое течение растопило массу ледников, двигавшихся через Кольский полуостров, оставив по пути следы своих ледников озеро Имандру и другие озера, а так же массу „валунов“ (округленных камней дробившихся в свое время с гор) наличность которых можно проследить по всему Мурманскому и Архангельскому краю вплоть до Череповецкой губернии и даже далее.

Это геологическое происхождение Кольского полуострова с его древними, никогда не прикрывавшимися морем, породами, и вызвало особый характер всего полуострова, богатого ледниками минералами, и бедного наносными земляными и плодородными почвами.

Степень научного обследования этих подземных богатств еще не очень велика, ибо полное научное их изучение началось, сравнительно недавно. Но уже и сейчас можно отметить ряд месторождений, если еще и не имеющих, по общим условиям и малой обследованности, промышленного значения, то несомненно привлекающих к себе внимание. В будущем же, и быть может очень не далеком, многие из них будут подвергнуты серьезной и промышленной разработке.

Из таких богатств губернии можно отметить залежи магнит. ного железняка в Кольском заливе не вдалеке от Мурманска у Имандорья с небольшим, правда, содержанием железа (30 — 35 [illegible] но могущем легко иметь промышленное значение. Значительная, повидимому наличность этих руд, а также способ их залегания заставили проследить их направление, при чем, если судить по результатам прошлогодней заграничной поездки научной экспедиции, выходы таких же руд имеются в северной Норвегии у Кирункинеса. Эти руды ныне разрабатываются там норвежцами и после магнитного обогащения и брикетировки направляются в Англию. Количество рабочих в Киркинесе по сведениям достигает 3.000 человек. Такие же магнитные колебания, которые наблюдаются у Имандорья в Кольском заливе, отмечены были летом этого года и в районе гор Кеты, что может указать на возможность обнаружения здесь [illegible] [illegible] что и промышленная разработка не заставит себя долго ожидать. Кроме того обнаружены [illegible] породы, оказывающие влияние [illegible]

Наличность золота в губернии, по крайней мере в достаточно серьезных [illegible], пока еще повидимому проблематична и в этом отношении не следует делать преувеличений. Тем не менее следует производить и дальнейшие [illegible], так как следы золота уже были обнаружены в разных местах [illegible]. Так находили его в зеленых породах у Керети, [illegible] достаточно ценных [illegible]. Есть указания на наличность золота в низовьях р. Поной. Наконец, по последним данным, можно ожидать присутствия золота в районе озера Имандра.

У Кандалакши обнаружено во многих местах присутствие месторождений серебра, пока ни научного, ни промышленного интересов не представляющих.

Есть указание на присутствие свинца в том же Кандалакшском районе

Южнее Кандалакши, в области распространения „пигматитовых“ гранитных жил в сланцах и гнейсах встречаются: белый прозрачный кварц, полевой шпат и кое-где следы, на наличность

которой следовало бы обратить особое внимание, как вследствие все увеличивающейся потребности в ней, так и вследствие недостаточности нынешних разработок ее в Индии и Канаде, не удовлетворяющих всего спроса

Попадающиеся в литературе сведения об угле и даже об алмазах, будто бы найденных в районе Имандры, повидимому объясняются или отсутствием научной их оценки или недоразумениями (как было повидимому дело с алмазами).

Глины больших запасов нет, и из более или менее серьезных пока что имеются у Шонгуя и в Ковде

Серьезное внимание должны привлечь к себе Хибинские горы, где обнаружено недавними экспедициями так называемый „редких земель"—циркон (самый тугоплавкий металл, выдерживающий температуру выше 3.000°), осмий, иридий, торий (употребляемые для электрических лампочек) и в нем же радий

В отношении степени обследованности и установления размеров своего промышленного значения ископаемые богатства губернии разделяют общую судьбу всех ее природных богатств Лишь с проведением железной дороги, а вернее с началом нормального по ней движения после конца войны начнется систематическое изучение богатств (природных) края. До постройки дороги весь край, за исключением нескаких работающих рыбных промыслов, спал в экономическом смысле непробудным сном. Забытый экономической политикой прежнего режима, заброшенный на далеком Севере, вдали от центра и успехов материальной культуры, он не знал ни молотка ученого геолога, ни пытливых изысканий техника-промышленника Все это ныне начнет изменяться по мере наплыва в край колонистов, по мере нарастания той экономической и хозяйственной связи с центрами, которая предопределена постройкой железной дороги.

Уже наличность значительного числа научных изыскательных партий и экспедиций, которые работали в текущем году знаменует собой начало того глубокого научного и промышленного изыскания, вскрывания его ископаемых и природных богатств, которое должно пробудить их к жизни.

Необходимо лишь принять подготовительные меры к тому, чтобы сделать дальнейший шаг и постепенно перейти от научного изучения края от времени до времени приезжающими экспедициями к постоянной работе на местах Для некоторых мест края и для некоторых вопросов краеведения это уже является возможным. Поэтому, предоставив часть работы попрежнему изыскательным партиям и экспедициям, командируемым центральными научными учреждениями, следует другую часть работы переводить в новую плоскость, принять меры к привлечению в край постоянных и действительных научных сил, к постройке научных станций и лабораторий, к обеспечению их всем необходимым для успешной научной работы на месте. Это. например, можно былобы сделать по отношению к вопросам почвоведения и сельского хозяйства

Как очередную меру для близкого будущего можно бы предвидеть создание на месте серьезного и научно обставленного Горного Отдела.

Электрификация края.

В числе природных богатств Мурманской губернии особое и исключительное место занимают запасы природной водной энергии водопадов и порогов, использование которых не только сулит значительные экономические выгоды, но и требует настоятельно и полнейшего использования, так как значительность этих больших запасов этой энергии сопровождается удобным их расположением в пределах губернии и наличностью в центре их такого водохранилища—регулятора, как озеро Имандра. Вытекающая из него к Югу река Нива на своем сорокаверстном протяжении содержит в себе, считая на трех только главнейших учиненных участках свыше 250 000 лош. сил. Входящая на севере в систему озера Имандры река Кола имеет 26.000 лош сил. Если к этому присоединить реку Тулому с ее 50.000 лош. сил, то запас водной энергии края только в этих главнейших источниках выразится в цифре свыше 300.000 лош. сил., совершенно достаточной на ряд лет для всех местных нужд, включая сюда и электрификацию дороги.

Внесение большого количества электрического света в крае, который в течении нескольких зимних месяцев находится во власти полярной ночи и не обладает запасами минерального топлива имело бы для края первостепенное значение в смысле его экономического пробуждения.

Все эти соображения с присоединением того обстоятельства, что лесные запасы вдоль линии Мурманской железной дороги предпочтительнее было бы использовать по прямому своему назначению—для деревообрабатывающей промышленности, тем более, что близко прилегающие к дороге запасы леса будут скоро использованы,—заставили железную дорогу еще в 1917 году поднять вопрос об электрификации всей линии дороги.

Вопрос этот принял уже реальные формы в виде разработанного фирмой Сименс и Шуккерт и переданного дороге в 1918 году предварительного проекта с использованием на протяжении всей линии трех источников водой энергии с тем, чтобы каждая из этих трех станций давала ток на 250 в. в обе от себя стороны. Согласно данных опыта дальних железных электрических дорог в других странах предположено обслуживать линию однофазным переменным током с числом периодов равным 15, причем доставка энергии для моторов мастерских и освещения линии в эту систему не включалась. Мощность турбин, предположенных к установке на указанных трех станциях предполагалась в 62.500 л. сил каждая. Количество электровозов, с мощностью в 1.500 лош. сил каждый определено было для всей линии в 160 штук.

Для обслуживания мастерских и освещения предполагалось установление на трех центральных станциях дополнительных аггрегатов для передачи энергии по особым линиям.

Коренные депо были намечены в Петрозаводске, Энгозере и Кандалакше, а оборотные при станциях: Мурманские ворота, Надвоицы и Кола

Так как в задачу фирмы Сименс и Шуккерт входила разработка плана электрификации дороги лишь в части использования электрической энергии для тяги, не касаясь технической стороны проектируемой электрификации, то Управлением дороги были предприняты меры к разработке именно этой последней стороны проэкта.

Согласно этим работам, доведенным до конца лишь для северного участка дороги, а также согласно другим данным, общие запасы энергии рек, вытекающих в районе дороги представляются в следующем виде:

р. Свирь	100.000	лош. сил.
„ Суна	25 000	„ „
„ Сегежа	20 000	„ „
„ Выг у Шоньского порога.	60.000	„ „
„ „ у порога «Матькожня»	72.000	„ „
„ „ у села Сорока . . .	70.000	„ „
„ Кемь у порога «Ужма» ..	35.000	„ „

„	„ у «Шутки	24 000	„ „
„	Верть	10 000	„ „
„	Ковда	60.000	„ „
„	Нива, на 136 в. от Петрозаводска близь устья рекъ.	100 000	„ „
„	„ на 722 версте . .	80 000	„ „
„	„ у с. Сосновецъ . .	80.000	„ „
„	Кола на 917 в. от Петрозаводска	8.000	„ „
„	„ на 963 версте. . .	10.000	„ „
„	„ у ст. Кола	8 000	„ „
„	Тулома	54 000	„ „
	всего	813 000 лош. сил.	

Если из этого списка взять силы только энергии, относящейся к Терской Мурманской губернии, то их размеры будут не менее 350 000 лош. сил. а так как для потребностей службы ныне ж. д. достаточно всего же. сил. На потребности же местные и осталися. То на долю всех остальных уездов губернии остается не менее 200.000 лош. сил. Т. е. количество, достаточное на целый ряд блестящих лет. К тому же в число одной из трех станций, предполагаемых проектом электрификации дороги, у порогов Нивы входит в пределы губернии

Переход от электрификации железной дороги к общим задачам по электрификации губернии. нужно указать, что вне зависимости от того. как развивается в будущем внутренние промыслы губернии. уже сейчас можно отметить такие задачи. как электрификация промыслов Мурманского побережья и электрификация Терского берега. В ряде частных задач отметить можно такие, например, как использование водной энергии „Надуна“ в Териберке. что возможному уже не заставит себя долго ждать. перевод на электрическую энергию мастерских порта, лесопильного завода. Шонгуйского завода. использование водной энергии водопада в Средней губе близ Мурманска и проч.

Самый вопрос электрификации в Мурманской губернии носит совершенно отличный от прочих губерний России характер. Поскольку в губерниях остальной России проекты электрификации отдельных отраслей промышленности или отдельных городов и районов вызываются главным образом истощением местных и государственных запасов топлива и совпадающими с этим истощением тезисами технического прогресса, долженствующих лечь в основу изменеых условий экономического строя для будущего,—постольку для Севера, и особенно для Мурманской губернии электрификация не есть поправка или изменение существующего положения, а наоборот, составляет, так сказать, краеугольный камень всего здания будущего экономического процветания края.

В самом деле, если теоретические выкладки о возможности и желательности колонизации мы попробуем применить к реальной обстановке той или иной местности края в расчете, что электрификация этой местности уже проведена,—то мы увидим, как легко и просто решается целый ряд вопросов, которые в нынешних условиях представляются особо трудными. Мы уже говорили, что одним из важных составных элементов экономики края является внешняя сторона быта населения на Севере. Дайте этому населению электрическую энергию, независимо от того на Терский берег, на какую нибудь заброшенную станцию 4-го участка дороги или на Мурманские становища, и станет иной также неприютная, разваливающаяся хибарка, станет иной психология местного жителя, колониста или пионера. И перемена психологии будет столь успешна, что рукою того же пионера—северянина не только обновится его хибарка, а быть может очень и очень скоро он перейдет от потребления энергии только для свет[illegible] на использование ее для ремесленного и кустарного ремесла.

Успех широкого применения электрической энергии в условиях быта и экономической жизни дальнего Севера проявляется еще развительнее и ярче, чем например, мелиорационные государственные работы в местностях с богатой, но заболоченной почвой.

Электрификация в условиях Севера не есть только улучшение технических условий, она есть „мелиоративная“ государственная

работа, без которой нельзя ждать успешного урожая на ниве местных природных и экономических богатств.

Поэтому задачу электрификации края нельзя связывать с электрификационными проектами Мурманской жел. дороги. По своей величине эти последние потребуют времени для своего осуществления, а потому вопрос об электрификации городов и обоих побережий и о снабжении линии дороги электрическим светом следует ставить отдельно и выработку соответствующего практического проекта необходимо было бы безотлагательно поручить в ближнем порядке соответствующим органам, положив электрификационные задачи в основу всех колонизационных и экономических планов, вырабатываемых для губернии.

Мурманский порт и будущее края в связи с внешним товарооборотом Республики.

В нашем изложении попутных б[illegible] экономических задач, мы не случайно по[illegible] манском порте к концу брошюры и непосредственно вопросом об электрификации.

Во первых, Мурманский порт и его [illegible] наиболее мощным по своим возможностям и наиб[illegible] неоспоримым составным элементом будуще[illegible] самом деле, прилагая весьма многи[illegible] моря, Россия вместе с тем очень мало [illegible] в океан. Черное море, служащее единственным выхо[illegible] сельско-хозяйственных грузов юга России, заперто Б[illegible] Дарданеллами. Балтийское море, с его [illegible] сырья и хлебных грузов с крупными международными [illegible] отрезано от свободного выхода на океанские торговые п[illegible] ливами Зундом и Бельтами о Копенгагена и датски[illegible] Наконец, Владивосток являющийся отличным с[illegible] на океан, расположен на далекой во[illegible] этой отдаленности слабо связан с основными и на[illegible] по своей производительности для внешнего товаро[illegible] центральной и южной России. Таким образом, Мурман[illegible] как почти единственный у Республики сво[illegible] имеет совершенно неоспоримое будущее и явл[illegible] наиболее прочным элементом в нарисованной нами схеме эко[illegible] ких возможностей края.

Во вторых электрификация (если и не всего кр[illegible] ского залива и Мурманского порта) теснейшим образом с[illegible] самыми неотложными и первоначальными задачами по[illegible] ничного товарообмена. Правильная работа порта, с[illegible] тельных учреждений, обслуживание его соответствующей разгру-

заблаговременно не только общую, но и местную экономическую конъюнктуру".

Возвращаясь затем к самому порту и его ближайшим задачам, отметим в общих чертах, каково его настоящее оборудование и что для улучшения этого оборудования следует в ближайшее время предпринять.

Каменных доков и портовых сооружений порт не имеет и устроен на сваях, причем свайная площадь не сплошная, а кое-где имеет редкие пробелы, так что не все части пристани позволяют проводку жел. дор. линии, подачу вагонов и разгрузку. Работа по заполнению этих пробелов является для порта одной из самых срочных. Общая площадь этой свайной необходимой забивки свай равна 350 саж. К числу срочных работ также принадлежит увеличение складочных помещений, ремонт причалов, устройство причалов и проч.

Тем не менее, несмотря на эти неотложные работы, порт работает сильно и при крайних условиях. Причальные линии двух его пирсов, оборудованные подъездными путями и минимальным, обрез достаточным количеством кранов (со слабой грузоподъемностью) позволяют сейчас разгружать одновременно семь морских пароходов с осадкой в 22 и 24 фута при отливе. Производство свайных работ и дополнительное оборудование кранами и подъездными путями позволят значительно увеличить это количество. Существовавшие опасения, что железные дороги и подъездные портовые пути не будут в состоянии справляться со своевременной разгрузкой пристани и складов, ныне устранено, как предпринятыми железной дорогой мерами, так и предполагаемым сооружением ветки к городской сети ековилевской железной дороги. Обращает на себя внимание почти полное отсутствие малых портовых судов, буксиров и проч., — вследствие „чистки" порта, произведенной Архангельском при отделении губернии. Причем возвращаемая ныне последним часть судов состоит по преимуществу из судов для Мурманских условий мало пригодных.

Между тем вопрос о портовых и береговых судах, как и вышеупомянутые вопросы света, оборудования, рабочей силы, и проч. является одним из наиболее важных. Благодаря отсутствию

ного рейсо-
говоря уже о
ческого центра
, что
ланные берега и
ледьми, стано-
их неотложных
ильное сообще-
Терский берег и проч.
ой бухтности в виде
образом связаны с
его, каботажного
государственным
правильное и
одновременно и
решения вопросов

Мурманского
сомневаться
незамерзающая
железной
заменты тех
полезное развитие
И чем скорее
т. е. иначе
этого „порта
ные выгоды.

или вернее
очень велико,
и „толкача".
пробужать
Для правильного же
необходимо,
одновременно, т. е чтобы
и железной дороги

Колонизация и очередные экономические задачи губернии.

Целесообразно [illegible] является основой всех тех экономических мероприятий, за проведением которых следует ждать [illegible] широкой читающей публики обычно [illegible], что в числе этих экономических мероприятий [illegible] является наиболее простая и удобная [illegible] „колонизация". Претендует на [illegible] разнообразных и сложных мероприятий [illegible] реально представить только [illegible] часть Германии, или восточно-московские губернии, со всеми их жителями, хозяйством, [illegible] и приспособить к новым условиям работы.

Из этого примера видно, что колонизация — это мероприятие, которое может быть осуществлено в короткий срок. Она требует ряда лет. Время нужно для [illegible] огромная по своей площади работа потребует особо трудной, хотя и наиболее необходимой. Заселение северных районов России, где приходится [illegible] места потока колонистов и поощрять их к [illegible] также и принимать большие, многие [illegible] стоющие, мероприятия, направленные к [illegible] улучшению и мелиорации почв, к [illegible] молочному хозяйству и пр.

Что касается колонизации в России, то [illegible] до революции, колонизация в общероссийском масштабе в истинном смысле этого слова не существовало, за исключением двух—трех районов, где велась более или менее правильная колонизация,

...мерно развиваемая и сопровождаемая рядом мелиорационных ... других государственного масштаба мероприятий. Должественная ... деятельность в ...низации и населения и самих так называемых ...ых" земель увенчалась так называемым переселенчес... движением. Вся же роль правительственных органов сводилась ... тому, что проводились мероприятия для размещения колониза... ...ых масс, прокладывались дороги колонизируемых районов ... участков. Ряду лиц на местах оказывалась помощь ...ьствами и руководство. Колонистам выдавались суды всякого ... для ведения сельским хозяйством и проч., широкая ...ирригационная мелиорация и другие работы производились далеко ... Только в последнее время предварительная подготовка ...ых районов, до их колонизации, отбор колонистов, ...ения для них основного элемента в заранее ...ой ...ации, с индустриализации и ...ого освоения земель каменного и ...ого района и проч., стало совершен... ...ом. В колонизационной работе в этот последнем ... стали ...ть ...ого рода. Когда общий ... государственной работы огромные, но из ... колонизации не своевременна. ...ы из них правильные методы, на первых ...ах, иногда в целях колонизации, сравнительно ...ые средства, открыть, так сказать, те именно ..., через которые течет „живая вода" колонизации, а дальше ... естественным условиям колонизируемого района ...ует своим порядком. Однако, на этом конечно, ...ься останавливаться. В отличие от обыкновенного переселен... движения, требуется все время, чего ведет до последнего ... полного колонизационного заполнения колонизируемого ...она, принять ряд мер подъема управления, сохранения или ...ждения. Здесь ... специалисты должны быть на службе ...ации — и ...ерации, и ремесленно-кустарные промысла и ...говля, и горные разведки, и промышленность и т. д. При ...ом ... не нужны сразу огромные затраты, наоборот, важнее ... и небольшая, но регулярная, из года в год оказываемая

помощь государства, которая [illegible] первое время не опла[illegible] роскошь богатых стран, [illegible] и имеющих волю к [illegible] стран.

Выше мы указывали, что коло[illegible] но и в этой [illegible] различных условиях. [illegible] полуостров имеют цели [illegible] вий, как природных. [illegible] предполагает [illegible] низации некоторых [illegible] Такими районами [illegible] берега Кольского залива, р. [illegible] о привлечении [illegible] Мурманский берег, [illegible] население, все же [illegible] во первых [illegible] шлось его [illegible] во вторых [illegible] бы уже начатый [illegible] поставленный [illegible] достаточно много[illegible] в океане нагулял [illegible] Тулому и побережья [illegible] началом нормальной [illegible] следствием выселения [illegible] топливу, или представляет [illegible] низацию которая ведется [illegible] местах.

Наконец, природные [illegible] поставить в ближайшее [illegible] низации.

К числу благоприятн[illegible] влияния теплого течения [illegible] что реальные цели колонизации [illegible] губернии уже определились в основных своих чертах. [illegible]

участков, ссуды на постройку и обзаведение скотом, выработку взаимоотношений между рыбаками и большими государственными промыслами, организацию сбыта продуктов и пр. [illegible] кто из других [illegible], способы [illegible] должны обслуживать [illegible] и [illegible].

Вопросом исключительной [illegible] является [illegible] сеть. Без [illegible], [illegible] по своему [illegible] и [illegible] было [illegible], но уже [illegible], [illegible], не смотря на [illegible], [illegible] [illegible] [illegible]

рыбного хозяйства, должны быть влиты струи свежей и живительной крови из Мурмана. Из своей слабой вначале крови они быстро вырастут в борьбе с природными условиями Севера. Но нужно смелость выбрать такое место, хотя бы и небольшое в начале по размерам. Но плодородная и хорошо защищенная от ветров земля, где отсюда [illegible] большим рыбным промыслом и перерабатывать улов. Для этого нужны средства. Из таких хозяйственных центров и рыбных баз, основанных на Мурмане, должны выйти и новые колонисты. Нужно только для этого выбрать Мурманского берега и особенно Терский берег. Значительно обезлюдевший Мурманский берег, вследствие истребления своего лучшего населения, есть с печенгой. Вайда-губой и Колоколочным районом, они требуют возрождения хозяйства и привлечения колонистов, хотя ядро промыслового населения тоже еще

Из всего количества промышлявших на Мурмане рыбаков не менее 80—85 проц. были „поморы“ преимущественно из указанного нами района Поэтому ни о каком возрождении рыбных промыслов не может быть и речи, пока Кемский и Онежский районы находятся вне губернии. Вся практика рыбных промыслов этого года говорит за то, что только коренное решение этого вопроса о „поморах“ может дать прочный фундамент для промыслов. Всякое же иное решение, чем включение в состав губернии Кемского и Онежского районов, вопроса о возрождении промыслов не назрешит и Мурманский берег останется на долго в состояния хронического хозяйственного недомогания, а Мурманская губерния, затянувшись в местные интересы трех, рядом лежащих городов (Колы, Александровска и Мурманска) и Мурманского побережья будет влачить жалкое хозяйственное существование, не имея возможности выполнить экономических заданий области и центра.

К тому же Мурманская губерния, не имеющая в нынешних своих пределах достаточных лесных массивов, будет таким образом отрезана, во первых от постоянного своего источника строительного, корабельного и топливного леса, а во вторых от тех центров, где единственно и может создаться местное деревянное судостроение, столь необходимое для Мурманских промыслов.

При этом надо иметь ввиду, что оставление Онежья и Кемского района вне губернии придает постоянный характер тому явлению, которое наблюдается сейчас,—отвлечение рыбаков—поморов на сплав, лесозаготовки и проч, т. е в сторону от того главного их занятия, к которому они издавна подготовлены, от океанских рыбных промыслов. Это же отвлечение населения на лесные и прочие промысла убьет задатки тех вспомогательных к рыбным промыслам занятий, кои сохраняются еще в Поморьи, как-то заготовка и ремонт промысловой посуды, снасти и проч. предметов ловецкого дела.

В выше приведенных соображениях указана в кратких словах та основная задача, без решения которой нет возможности расчитывать на успешную эксплоатацию тех природных богатств, которые в кратком очерке приведены в настоящей брошюре.

Точнее она формулируется следующим образом: необходимость обеспечить полное использование природных богатств Мурмана и самое существование Мурманской губернии требуют включения в ее состав Кемского уезда с полосой отчуждения железной дороги и части Онежского уезда по границу Каргопольского уезда и левую сторону р. Онеги до выхода ея в Онежскую губу с гор. Онегой включительно до селения Нижнозеро.

Только после решения этого вопроса станут возможными правильная колонизация края и использование его природных богатств; только с этого момента будет заложен прочный фундамент для будущих широко развитых мурманских рыбных промыслов; только при этом условии возможна „канадизация" северной части Мурманской железной дороги ее деятельное и творческое участие в деле экономического оживления края.

Здесь лежит главный шлюз, через который течет на Мурман „живая вода" культурных и хозяйственного творчества, и шлюз этот должен быть открыт первым и открыт без промедления.

Dear
Love
Eugene

Цена 50 коп. зол.

Р. В. Ц.

Печ. 1500 экз

Мемориал. кв. 1,
2011

0 0 1 4 3 4 8 6
MGOUNB